

изменить, в первую очередь, за счет разработки и введения нормативных документов по составу и содержанию проектов, а также по выделению специальных субсидий, для выполнения предпроектных научно-исследовательских работ.

АНАЛІЗ ДОСВІДУ ОБЛАШТУВАННЯ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ ЗАСОБАМИ ДОСТУПНОСТІ ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ

А. О. ЧАЛА, С. М. ГОРДІЄНКО,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)
E-mail: kafedrambg@i.ua*

Серед усіх видів пішохідних переходів найбільш поширені наземні переходи. Проте саме на них відбувається більшість ДТП за участю пішоходів. За даними Міністерства охорони здоров'я приблизно половина загиблих на дорогах України (а це близько 2,5 тис. чол. на рік) припадає на пішоходів, що є чи не найгіршим показником у світі.

У зв'язку з цим, в нашій країні була прийнята стратегія по підвищенню безпеки дорожнього руху до 2020 р., окремі з положень якої присвячені спорудженню надземних та підземних переходів. Проте треба пам'ятати, що підземними переходами будуть користуватися й маломобільні групи населення (МГН), які кожен день на собі відчувають дійсні реалії пересування містом.

Наголосимо, що згідно з визначенням, до МГН відносяться люди, яким важко самостійно орієнтуватись і пересуватись у просторі. До того ж слід відмітити, що більшість звичної для інших людей інформації чи послуг залишається для них майже недоступною. А на сьогодні в Україні вже налічується 2,7 млн. інвалідів, і їхня кількість щороку збільшується.

Для МГН існують деякі інженерно-технічні засоби полегшення пересування в пішохідних переходах. Зокрема це: пандуси, ліфти та підйомники. Проте в містах України підземні переходи такими засобами майже не обладнані. До того ж, переходи нерідко знаходяться в поганому стані, а ухил їхніх пандусів перевищує нормативний. Ліфти та підйомники в переходах практично відсутні, а навігація і звукові сигнали для незрячих не витримують критики.

Згідно ст. 26, розд. V, Закону «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» всі установи зобов'язані створити умови для безперешкодного доступу інвалідів до соціальної інфраструктури. А відповідно до ст. 27 цього ж Закону, вести забудову, проектування та ре-

конструкцію міста без улаштування пристосувань для інвалідів і без узгодження проектів з відповідними громадськими організаціями й зовсім не допускається.

Нагадаємо основні вимоги до доступності об'єктів для людей з особливими потребами:

1. Для безпроблемного пересування по прилеглим територіям слід передбачати: тротуари шириною не менше 1,50–1,80 м; пандуси або пониження бордюру (не вище 4 см) в місцях переходу через проїжджу частину.

2. Для доступного заїзду в приміщення за допомогою пандусів:

- максимальна висота одного підйому пандуса не повинна перевищувати 0,8 м, а ухил - не більше 8%, (на перепадах висот підлоги до 0,2 м допускається збільшувати ухил пандуса до 10%);

- глибина горизонтальної ділянки пандуса повинна бути не менше 1,5 м;

- поручні пандусів слід розташовувати на висоті 0,7 і 0,9 м.

3. Доступність до усіх поверхів і приміщень повинна забезпечуватись ліфтами або ескалаторами.

4. Обов'язкова наявність піктограм.

На відміну від України, в багатьох містах Європи можна зустріти ліфти, підйомники та пандуси з нормативними ухилами в підземних пішохідних переходах. Зокрема, у Кракові раніше існував тільки один

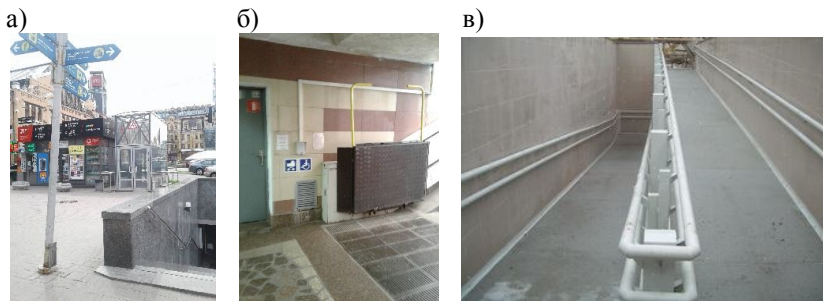


Рисунок 1 – Приклади облаштування підземних пішохідних переходів

а) ліфтами (м. Київ); б) підйомниками (м. Київ);

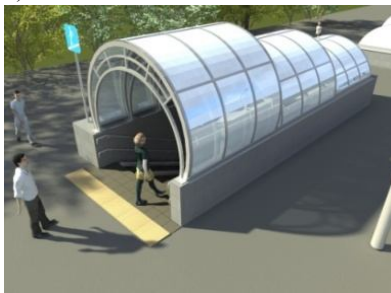
в) пандусами з нормативними ухилами (м. Москва)

підземний перехід - на привокзальній площі, характерною особливістю якого була відсутність сходів. Його входи і виходи були виконані у вигляді пологих спусків, що абсолютно не створювало незручностей для маломобільних пішоходів (рис. 1). Але після відкриття у 2009 р.

швидкісного трамваю без східцеві підземні переходи в Кракові стали звичним явищем.

У сусідній Росії прийнято державну програму «Доступне середовище», згідно якої створюються проекти щодо забезпечення доступності шляхом зведення в складі сходових груп додаткової системи пандусів (рис. 2).

а)



б)



Рисунок 2 – Тактильні накладки поблизу входів до підземного переходу в м. Самарі, Росія

а) ізолюваний пандус; б) комбінація пандусу зі сходами

Щодо міста Харкова, то воно теж потребує модернізації підземних переходів. Основними заходами, яких безумовно слід вжити, можуть бути:

- будівництво похилих пандусів, ескалаторів і спеціальних підйомників;
- облаштування сходів системою підігріву і неслизькими накладками;
- впровадження системи подачі звукових сигналів для пішоходів з вадами зору;
- внесення відповідних змін до діючої системи навігації.

Спираючись на досвід інших країн, у м. Харкові наразі можна створити пілотний підземний пішохідний перехід, який буде не тільки відповідати означеним нормативам, але й буде користуватися безумовним попитом у мешканців міста.